Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4085

05. 03. 96

Große Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ulrich Adam, Dietrich Austermann, Dr. Dionys Jobst, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Dirk Fischer (Homburg), Klaus Francke (Hamburg), Kurt-Dieter Grill, Ernst Hinsken, Susanne Jaffke, Eva-Maria Kors, Werner Kuhn, Erich Maaß (Wilhelmshaven), Rudolf Meyer (Winsen), Bernd Neumann (Bremen), Friedhelm Ost, Michael Teiser, Hans-Otto Schmiedeberg, Michael von Schmude, Birgit Schnieber-Jastram, Dr. Gerhard Stoltenberg, Gunnar Uldall, Gert Willner und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Hildebrecht Braun (Augsburg), Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich, Roland Kohn, Jürgen Koppelin, Lisa Peters, Dr. Klaus Röhl, Carl-Ludwig Thiele und der Fraktion der F.D.P.

Maritime Wirtschaft

Im Rahmen der Diskussion über den Industriestandort Deutschland spielen die Industriezweige mit hoher technologischer Bedeutung, darunter die „maritime Wirtschaft" mit dem Schiffbau die zentrale Rolle. Angesichts der sich verstärkenden Globalisierung der Industrieproduktion und der Internationalisierung der Märkte ist es unumgänglich, überzeugende maritime Rahmenbedingungen zu entwickeln und zu sichern, um die herausragende Stellung Deutschlands im Hochtechnologiebereich, z. B. im Schiffbau, im Interesse der Arbeitsplätze auch im breitgefächerten Zulieferbereich für die Zukunft zu sichern. Für ein exportorientiertes Land wie die Bundesrepublik Deutschland ist die Nutzung maritimer Potentiale von elementarer Bedeutung. Eine engagierte Beteiligung am Welthandel setzt die Sicherung der Exportfähigkeit voraus. Das gilt nicht nur für Deutschland, sondern für Europa als maritimem Kontinent. Europas Anteil am Welthandel beträgt über 40 %. Der Seetransport am Welthandel macht über 90 % aus. Von Deutschland werden fast ein Drittel des europäischen Außenhandels bestritten. Die deutsche Schiffahrt ist Nummer 2 in der Weltcontainerschiffahrt und mit Abstand der bedeutendste europäische Partner in der Küstenschiffahrt. Die deutschen Häfen sind mit Bremen/Bremerhaven und Hamburg unter den größten Containerhäfen der Welt vertreten, Duisburg ist einer der größten Häfen weltweit für die See-Fluß-Schiffahrt. Aber auch regionale Häfen sichern die seewärtigen Verbindungen im europäischen Küstennetz. Diesen Bereich der maritimen

Wirtschaft gilt es zu stabilisieren und auszubauen. Er muß Bestandteil eines maritimen Konzeptes werden, das von der zentralen Position des erfolgreichen deutschen Schiffbaus ausgehen sollte. Der Schiffbau ist Kern des Systems der maritimen Wirtschaft. Diese Kernkompetenz ergibt sich aus der Rolle des Schiffbaus als Systemintegrator und Technologieträger einerseits, bei wachsendem Transportaufkommen in einer global orientierten Wirtschaft und zukünftigen Herausforderung der Meerestechnik andererseits. Die technologische Bedeutung des Schiffbaus ist unbestritten. Welche Erfolge damit zu erzielen sind, welche Möglichkeiten für die industrielle Weiterentwicklung eines Landes sich ergeben, haben Japan und Korea in den letzten 30 Jahren auf dem internationalen Schiffbaumarkt gezeigt. Mit Mitteln des Verdrängungswettbewerbs über die Preispolitik haben sie ihre logistischen Interessen und Produktionsinteressen verfolgt und Technologiedominanz auf diesem Feld angestrebt, in der Erkenntnis, es hier mit wachsenden zukünftigen Märkten zu tun zu haben; Märkten, deren Dimensionen heute noch nicht absehbar sind.

Der Schiffbau Europas steht vor seinem größten Umbruch. In der vergangenen Dekade regelten die Schiffbaurichtlinien der EU Fördermaßnahmen für den Bau und die Finanzierung von Handelsschiffen als Ausgleich gegenüber wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen in Fernost (Japan, Korea). Diese Richtlinien sind in Deutschland mit den Förderinstrumenten der Werft- und Wettbewerbshilfeprogramme erfolgreich umgesetzt worden. Die Schiffbauindustrie in Deutschland konnte ihre Position im Weltschiffbaumarkt erfolgreich behaupten und ihre Technologieführerschaft festigen.

Das im Jahre 1994 ausgehandelte OECD-Abkommen verbietet in Zukunft die Gewährung von Hilfen für den Bau von Handelsschiffen, wie sie nach dem Wettbewerbshilfeprogramm zulässig waren. Damit ist die Bundesregierung ihrem Ziel, den Abbau von weltweiten Subventionen voranzutreiben, ein wesentliches Stück näher gekommen. Das Inkrafttreten dieses Abkommens wird für den Sommer 1996 erwartet. Ein späterer Termin des Inkrafttretens ist jedoch nicht auszuschließen, in diesem Fall wäre eine Verschiebung der dreijährigen Übergangsphase und eine Verlängerung der derzeitigen 7. EU-Richtlinie für den Schiffbau – wie erfolgt – notwendig.

Ein neues harmonisiertes Finanzierungsinstrument für Handelsschiffe im Rahmen der OECD (CIRR) wird die Förderung nach dem derzeitigen Werfthilfeprogramm ersetzen. Eine Förderung auf CIRR-Basis ist bereits erprobt im Sektor des Anlagebaus.

Die neuen OECD-Vorschriften beschränken bei Entwicklungshilfeprojekten die Finanzierungshilfen auf solche Schiffe, deren Betrieb unter wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht möglich ist.

Die maritime Wirtschaft und der Schiffbau in Deutschland, Nummer 1 in Europa und Nummer 3 in der Welt, haben mit hohen Marktanteilen in anspruchsvollen Segmenten ihre Lei-

stungs- und Wettbewerbsfähigkeit bewiesen. Der Schiffbau deckt zur Zeit etwa 40 000 Arbeitsplätze direkt und weitere 70 000 über die Zulieferindustrie ab. 70 % der Zulieferungen entstammen aus West- und Süddeutschland, wobei allein die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg daran einen Marktanteil von 40 % haben. Wer also auf die maritime Wirtschaft setzt, stärkt Produkt und Produktionsstandort Deutschland insgesamt, nicht allein an der Küste.

Eine Reihe von Indikatoren weisen darauf hin, daß die maritimen Industrien im globalen Geschehen vor einer Umbruchsituation stehen. In der Schiffahrt sind im Juli dieses Jahres neue Regeln für die Tankfahrt international in Kraft getreten. Neue Tanker dürfen nur noch mit einer Doppelhülle gebaut werden, vorhandene Tanker sind nach Erreichung einer Betriebszeit von 25 Jahren mit einem gleichwertigen Schutz auszustatten oder außer Dienst zu stellen. Die gesamten im Boom der 70er Jahre gebauten Tanker stehen vor der Ausmusterung. Für Ro-Ro-Fähren hat die Internationale Schiffahrt-Organisation (IMO) zum Endes des Jahres 1996 völlig neue Bau- und Betriebsregeln weltweit zu verabschieden. Dieses Regelwerk wird auch Nachrüstungen für vorhandene Ro-Ro-Schiffe vorsehen, Ausstrahlungen auf den Bau und Betrieb von Passagierschiffen sind zu erwarten. Auf dem Sektor der Massengutfahrt für Erz, Getreide, Kohle etc. wird aufgrund der hohen Verluste an Schiffen und Besatzungen in der IMO eine vollständige Revision der Bauvorschriften vorgenommen.

Wenn deutsche Reeder sich an dieser Veränderung des Marktes aktiv beteiligen wollen, müssen langfristige Rahmenbedingungen ein Engagement absichern, mit dem eine Gleichstellung gegenüber den internationalen Wettbewerbern erreicht wird. Im Bereich der Häfen wird der Trend zum Großcontainerschiff (4 000 bis 6 000 TEU) den deutschen Häfen nur dann zugute kommen, wenn die Infrastruktur (Zufahrtstiefen, Verteilung etc.) diesem Trend frühzeitig angepaßt wird. Die Verkehrspolitik des „Road to Sea"-Gedankens, veranlaßt die Kommission der EU-Pilotprojekte zu prüfen und anschließend zu fördern durch Mittel der Gemeinschaft und flankierende politische Maßnahmen, die administrativen Barrieren in den Häfen abzubauen.

Durchsetzung verkehrs- und umweltpolitischer sowie nicht zuletzt sicherheitspolitischer Konzepte setzt eine Standortbestimmung der maritimen Wirtschaft voraus. Integraler Bestandteil dabei sollte auch die Verkehrsproblematik sein. Deutschland ist das verkehrsstärkste Land in Europa, Transitland Nummer 1 dieses Kontinentes und hat sich nach Expertenauffassung auf ein Anwachsen des Verkehrsaufkommens in den kommenden zehn Jahren um bis zu 40 % einzustellen. Bereits jetzt hat das deutsche Straßennetz die Grenzen seiner Belastbarkeit erreicht, abgesehen von der umweltpolitischen Problematik. Ein ganzheitliches europäisches Verkehrssystem ist erforderlich, wobei die Binnen-, See- und Küstenwasserstraßen in Zukunft eine eminent hohe Bedeutung bekommen.

Es gilt, im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems die maritime Komponente auszubauen. Bei entsprechender Logistik von Seehäfen, Ladeeinrichtungen hafennaher Güterverteilungszentren, von Transportkonzepten und geeigneten Schiffstypen wäre eine Entlastung des rollenden Güterverkehrs um 15 % im Rahmen eines europäischen Shuttle-Systems auf dem Nord-Süd- oder Ost-West-Seeweg mit großen ökologischen Vorteilen möglich. Auch bei der Meerestechnik zeichnen sich nicht nur in Europa, sondern darüber hinaus große Zukunftschancen ab. Der Markt für Off-shore-Technik nimmt heute bereits nach dem Schiffbau den 2. Rangplatz ein. Der Meerestechnik im Bereich der Off-shore-Technik eröffnet sich mit dem russischen Markt ein interessantes Arbeitsfeld, wenn sich der russische Markt stabilisiert und im Bereich des nördlichen Seeweges ausreichende Transportverhältnisse ermöglicht werden. Die Meeresumwelttechnik ist inzwischen ein bedeutender Faktor für den Umweltschutz geworden. Leider muß festgestellt werden, daß von dieser Technik bislang nur die Industrieländer Gebrauch gemacht haben. Eine Einführung in Entwicklungsländer wird nur mit Entwicklungshilfemaßnahmen erfolgen können.

Auch bei der Gewinnung erneuerbarer mariner Energien wie Wellen-, Wind- und Strömungsenergien stehen wir erst am Anfang einer Entwicklung mit Zukunft. Im regenerativen Energiesektor sind noch eine Reihe technischer Probleme zu lösen. Hier darf der Zeithorizont keine Barriere aufbauen. Auch in der Aquakultur sind zunächst technische und biologische Fragestellungen erfolgreich zu behandeln, ehe eine Anwendung in größerem Stil als bisher als Beitrag zu einer neuen Ernährungsquelle der Menschheit erfolgen kann.

Wollen wir uns am Markt behaupten, müssen wir die technologische Führung sicherstellen, um spätere Exportmöglichkeiten zu garantieren. Maritime Politik ist also Politik für die Zukunft. Sie hat nicht nur eine bedeutende arbeitsmarktpolitische Ausrichtung, sondern korrespondiert auch mit den sicherheitspolitischen, umweltpolitischen und verkehrspolitischen Zielen der Bundesrepublik Deutschland.

Der nachfolgende Entwurf eines Fragenkatalogs umfaßt im wesentlichen Fragen zur Lage und zu den Perspektiven des zivilen Seeschiffbaus einschließlich der entsprechenden Zulieferindustrien. Der Schiffbau für militärische Zwecke bleibt ausgeklammert.

Wir fragen die Bundesregierung:

Lage und Perspektiven des zivilen Seeschiffbaus

1. Wie haben sich Auftragseingang und Produktion von zivilen Seeschiffen seit 1993 weltweit entwickelt nach Anzahl der Schiffe, nach Schiffstypen, nach Tonnage?

2. Welches waren – nach Maßgabe der produzierten Tonnage – 1993 und 1994 die fünf wichtigsten Schiffbaunationen mit ihrem Anteil an der Weltschiffbauproduktion?

3. Durch welche ökonomischen Rahmenbedingungen wurden Auftragseingang und Produktion in den letzten drei Jahren wesentlich beeinflußt (konjunkturell, strukturell, handels- und währungspolitisch)?

4. Welche Tendenzen kennzeichnen den internationalen Wettbewerb im Bereich des zivilen Seeschiffbaus?

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherige Entwicklung der weltweiten Kapazität zum Bau von zivilen Seeschiffen im Vergleich zur entsprechenden weltweiten Nachfrage?

Situation des Seeschiffbaus in der Bundesrepublik Deutschland

6. Welche Bedeutung haben die Schiffbau- und die Schiffbauzulieferindustrie für die Volkswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland?

7. Welche ökonomischen und technologischen Impulse gehen von der Schiffbau- und der Schiffbauzulieferindustrie auf weitere Wirtschaftszweige aus, insbesondere im Hochtechnologiebereich?

8. Wie hoch waren in den vergangenen drei Jahren die Beiträge der Schiffbau- und der Schiffbauzulieferindustrie zum Bruttoinlandsprodukt und zur Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland?

9. Wie verteilen sich Wertschöpfung und Beschäftigung im zivilen Seeschiffbau sowie in der entsprechenden Zulieferindustrie auf die einzelnen Bundesländer in den vergangenen drei Jahren?

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung des zivilen Seeschiffbaus in der Bundesrepublik Deutschland in sicherheitspolitischer Hinsicht (Sicherung des Außenhandels)?

11. Welche Resultate hat die Schiffbauindustrie bei ihren Diversifikationsanstrengungen erzielt?

Wettbewerbsposition der Bundesrepublik Deutschland

12. Welche Standortstärken und -schwächen weist der Schiffbaustandort Bundesrepublik Deutschland auf?

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die internationale Wettbewerbsposition der Schiffbauindustrie in der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Bau ziviler Seeschiffe?
    - Wo liegen die Wettbewerbsstärken, wo die Wettbewerbsschwächen?
    - In welchen Marktsegmenten ist die Schiffbauindustrie im internationalen Wettbewerb erfolgreich (Schiffbautypen, maritime Technologie)?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die internationale Wettbewerbsposition der Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland?

15. Ist die deutsche Schiffbauzulieferindustrie auf den internationalen Märkten von Wettbewerbsbeschränkungen betroffen?

16. Welche Maßnahmen haben nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Schiffbauindustrie und die Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren ergriffen, um ihre internationale Wettbewerbsposition im Hinblick auf den Bau ziviler Seeschiffe in technologischer wie betriebswirtschaftlicher Hinsicht zu verbessern?

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem in der deutschen Schiffbauindustrie zu beobachtenden Konzentrationsprozeß im Hinblick auf die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaustandortes Bundesrepublik Deutschland, in mittelstandspolitischer Hinsicht und in wettbewerbspolitischer Hinsicht?

18. In welcher Form ist der Bau von zivilen Seeschiffen in den Jahren von 1991 bis 1995 in der Bundesrepublik Deutschland öffentlich gefördert worden?

19. In welcher Form ist die Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Bau ziviler Seeschiffe in den Jahren von 1991 bis 1995 öffentlich gefördert worden?

20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Stand und das Resultat der Umstrukturierungsbemühungen in der ostdeutschen Seeschiffbauindustrie und der entsprechenden Zulieferindustrie, und welche Folgerungen zieht sie daraus?

21. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die künftige Marktentwicklung für seegängige Handelsschiffe, und welche Folgerungen zieht sie daraus?

22. Welches werden die Hauptkonkurrenzländer der Bundesrepublik Deutschland in den einzelnen Marktsegmenten des zivilen Seeschiffbaus sein?

23. Mit welchen Wettbewerbsverzerrungen im internationalen zivilen Seeschiffbau ist auch weiterhin zu rechnen?

Zukunftsmärkte für den zivilen Seeschiffbau in der Bundesrepublik Deutschland

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Perspektiven des zivilen Seeschiffbaus sowie der Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland?

25. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Handlungsempfehlungen für die Politik, die in der von der Roland Berger & Partner GmbH – International Management Consultants erstellten Studie „Die maritime Wirtschaft: Eine strategische Industrie für Deutschland und Europa" ausgesprochen worden sind (Tagesnachrichten des Bundesministeriums für Wirtschaft Nr. 10333 vom 29. Juni 1995)?

26. Ist die Bundesregierung bereit, den Vorschlag aufzugreifen, die politischen Aktivitäten der Bundesregierung im Bereich der maritimen Wirtschaft durch eine zentrale Stelle koordinieren zu lassen, z. B. durch einen Koordinator für die maritime Wirtschaft oder eine andere Form der Koordinierung?

27. Was will die Bundesregierung unternehmen, um die maritime Wirtschaft unseres Landes in ihrer internationalen Wettbewerbsposition weiter zu verbessern?

28. Welche seehafenbezogenen Projekte des Bundesverkehrswegeplanes sind in den vergangen Jahren realisiert, welche sollen in den kommenden Jahren verwirklicht werden?

Häfen und Seeverkehr

29. Hält die Bundesregierung die wirtschaftlichen Konkurrenzbedingungen der See- und Landverkehrsträger für ausgeglichen oder bewirken Subventionsvorteile und nicht ausgewiesene Kosten der Landverkehrsträger (z. B. Umweltkosten) eine wirtschaftliche Benachteiligung des Kurzstreckenseeverkehrs?

30. Welche eventuellen Defizite in der Infrastruktur der Häfen oder ihrer Betriebskapazität (z. B. Art der Güterabfertigung, Öffnungszeiten usw.) könnten nach Einschätzung der Bundesregierung der angestrebten Verlagerung eines größeren Anteils des Warenverkehrs von den überlasteten Landverkehrswegen auf den Kurzstreckenseeverkehr entgegenstehen und zwar in den deutschen Häfen, den Häfen der EU-Staaten und in den Häfen des östlichen Europa?

31. Welche speziellen Maßnahmen zugunsten der Häfen hält die Bundesregierung für geeignet, um einen größeren Anteil des Warenverkehrs, insbesondere des Stückgutverkehrs, auf den Kurzstrecken-Seeverkehr zu verlagern, um damit die Straße zu entlasten?

32. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund, daß nach dem Bericht des Expertengremiums beim Bundesministerium für Verkehr zur Sicherung der Standortbedingungen der maritimen Wirtschaft in Deutschland vom 27. Mai 1994 der Ladungsverkehr für Containerverkehre kräftig steigen, sich die weltweite Nachfrage in zehn bis 15 Jahren verdoppeln wird, damit zu rechnen ist, daß der Carrier von 4 000 bis 6 000 TEU zum Regelschiff des Weltcontainerverkehrs wird und deshalb nach Presseberichten der WELT vom 30. November 1995 für den Ausbau des Rotterdamer Hafens rund 100 Mrd. Gulden bis zum Jahr 2010 investiert wird, sicherstellen, daß auch über das Jahr 2005 hinaus die Zufahrt tiefgängiger Schiffe zu deutschen Seehäfen gesichert bleibt?

    a) Hält die Bundesregierung das bisherige Konzept, die deutsche Hafenpolitik allein den Bundesländern zu überlassen, für ausreichend oder sollte vor dem Hintergrund zunehmender Seeverkehre mit immer größeren Schiffen nicht die Möglichkeit erörtert werden, im Sinne eines ge-

samtstaatlichen Interesses die Aufgaben des Kapazitätsausbaus bzw. der Kapazitätserhaltung der deutschen Seehäfen bundeseinheitlich zu lösen?

b) Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß auch über das Jahr 2005 hinaus die Zufahrt tiefgängiger Schiffe zu deutschen Seehäfen gesichert bleibt?

33. Welche Herausforderungen, Chancen wie Schwächen sieht die Bundesregierung in der Entwicklung des Ostseeverkehrs?

34. Welche Herausforderungen, Chancen wie Schwächen sieht die Bundesregierung in der Entwicklung des Nordseeverkehrs?

35. Ist die Bundesregierung zur Förderung von Pilotprojekten für die Intensivierung ausgewählter Kurz-See-Strecken zwischen Skandinavien—Deutschland und Westeuropa bereit, wie sie es auf dem Rat der europäischen Verkehrsminister in Palma de Mallorca im Juli 1995 grundsätzlich bekundet hat?

36. Ist die Bundesregierung zur Förderung von Machbarkeitsstudien bereit, die die Verlagerung geeigneter Teile des zunehmenden Ost-West-Transits auf die Küstenschiffahrt zum Ziele haben?

37. Welche Abgrenzungsprobleme sieht die Bundesregierung zwischen den der EU-Wettbewerbspolitik unterliegenden Bereichen der maritimen Wirtschaft und dem von ihr der nationalen Kompetenz vorbehaltenen Infrastrukturauftrag (z. B. Tiefseebergbau, Gefahrgutsicherung, Umweltschutzvorrichtungen und Sicherheitsstandards)?

38. Plant die Bundesregierung mittel- und langfristige Finanzbeihilfen an die Schiffahrtsunternehmen für die Aufrechterhaltung eines wettbewerbsfähigen Kernbestandes von Schiffen unter deutscher Flagge bei Beibehaltung der Mittelstands- und Ausbildungskomponente über das Jahr 1996 hinaus?

39. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung auf EU-Ebene darauf hinwirken, daß die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten europäischen Seeschiffahrt gegenüber Drittländern erreicht wird?

40. Ist die Bundesregierung bereit, sich dafür einzusetzen, eine Schiffahrtsklausel im EG-Vertrag selbst zu verankern, um die allgemeinen Ziele des Maastricht-Vertrages, nämlich „die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Gemeinschaft" für den Bereich der Seeschiffahrt anläßlich der Reformkonferenz zum EU-Vertrag 1996 zu sichern?

41. In welchem Zeitraum ist mit den angekündigten steuerlichen Entlastungsmaßnahmen u. a. im Bereich der ertragsunabhängigen Steuern (Gewerbe- und Vermögensteuer) sowie bei der Versicherungsteuer zu rechnen, unabhängig von der lohnsteuerlichen Entlastung für das seemännische Personal?

42. Mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung ggf. die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Seeleute auf dem internationalen Arbeitsmarkt zu fördern sowie den offensichtlichen Nachwuchsmangel zu beheben?

43. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Vorschlag der Kommission, die Nordmeer-Route für die Handelsschiffahrt zugänglich zu machen?

44. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die Rechnungslegung und die Organisation in den europäischen Häfen zu vereinheitlichen?

    Gibt es hierzu bereits Pläne seitens der Kommission (z. B. Aktionsprogramm) oder seitens der Bundesregierung?

45. Was hat die Bundesregierung u. a. mit welchen Fördermaßnahmen in den vergangenen fünf Jahren unternommen, um im Bereich von Forschung und Entwicklung die maritime Wirtschaft insgesamt zu fördern?

46. Was ist in der mittelfristigen Finanzplanung im Bereich von Forschung und Entwicklung für welche Produkte vorgesehen?

47. Von welchen forschungspolitischen Entwicklungen wie strategischen Überlegungen läßt sich die Bundesregierung bei den Programmen „Meerestechnik" und „Produktion 2000" leiten?

48. Welche Anteile hat der Weltschiffbaumarkt am Weltmarktvolumen, welche Anteile haben die Luft- und Raumfahrt, Automobil- und Maschinenbauindustrie?

OECD-Abkommen und die Folgewirkungen für die deutsche Schiffbauindustrie

49. Welche Staaten haben das Abkommen unterzeichnet?

    Wie ist der Stand des Verfahrens

    - Abschluß des Abkommens,
    - Übergangszeitraum,
    - Stand des Ratifizierungsverfahrens in den einzelnen Signatarstaaten?

    Welche Schiffbaunationen haben das Abkommen bisher nicht unterzeichnet?

    Wie ist der Stand der Bemühungen, den Kreis der Signatarstaaten zu erweitern?

50. Was regelt das Abkommen inhaltlich, welches sind seine Hauptelemente?

51. Welche Unterstützungsmaßnahmen sind nach dem Abkommen unzulässig?

52. Welche Unterstützungsmaßnahmen sind nach dem Abkommen (weiterhin) zulässig; welche Ausnahmeregelungen trifft das Abkommen?

53. Welche Regelungen sieht das Abkommen vor, um Konflikte zu lösen und die Einhaltung der Bestimmungen zu gewährleisten (Konsultationsmechanismen, Überwachungsmaßnahmen, Sanktionen)?

54. Welche Auswirkungen wird das Abkommen nach Einschätzung der Bundesregierung
    - auf den weltweiten Handelsschiffbau,
    - auf den zivilen Seeschiffbau in der Bundesrepublik Deutschland haben?

55. Welche Auswirkungen wird das Abkommen auf das Förderinstrumentarium der EU, von Bund und Ländern für den zivilen Seeschiffbau in der Bundesrepublik Deutschland haben?

56. Hält die Bundesregierung den Katalog der erlaubten Hilfsmaßnahmen im einzelnen für ausreichend?

    Besteht nach Auffassung der Bundesregierung die Gefahr, daß durch eine Verlagerung von Subventionen der Zielsetzung des Abkommens zuwidergehandelt wird?

57. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vereinbarungen für den Übergangszeitraum?

58. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Übergangszeit
    - auf die weltweite Wettbewerbssituation im Bereich des zivilen Seeschiffbaus,
    - auf die Wettbewerbssituation und die Auftragsentwicklung des zivilen Seeschiffbaus in der Bundesrepublik Deutschland auswirken?

59. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die bundesdeutsche Schiffbauindustrie in dieser Zeit im internationalen Wettbewerb verstärkt Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt sein wird?

    Wenn ja, welchen?

    Was unternimmt die Bundesregierung, um die Wettbewerbsnachteile zu verringern oder zu beseitigen?

Bonn, den 5. März 1996

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Ulrich Adam
Dietrich Austermann
Dr. Dionys Jobst
Peter Harry Carstensen (Nordstrand)
Dirk Fischer (Homburg)
Klaus Francke (Hamburg)
Kurt-Dieter Grill
Ernst Hinsken
Susanne Jaffke
Eva-Maria Kors
Werner Kuhn
Erich Maaß (Wilhelmshaven)
Rudolf Meyer (Winsen)
Bernd Neumann (Bremen)
Friedhelm Ost
Michael Teiser
Hans-Otto Schmiedeberg
Michael von Schmude
Birgit Schnieber-Jastram
Dr. Gerhard Stoltenberg
Gunnar Uldall
Gert Willner
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Hildebrecht Braun (Augsburg)
Paul K. Friedhoff
Horst Friedrich
Roland Kohn
Jürgen Koppelin
Lisa Peters
Dr. Klaus Röhl
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333